Wälderbähnle AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 20, Dezember 1999
Preis: ATS 35,- / DEM 5,- / CHF 4,50 / EUR 2,54

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

(Fotomontage H. Feurer)

Sporeneggbrücke im Mai 2000

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Zum Gedenken an Margreth Bischofberger - Seite des Obmannes - Die neue Brücke am Sporenegg - Bericht des Betriebsleiters - 10. Arbeitswoche - Spenderliste - Aus dem Vereinsleben - Das Fest für die Brücke - Schmalspurbahnen der Ukraine

Brief der Redaktion

Liebe Freunde unserer Museumbahn!

"Es hätte zum tragischen Schicksal der Bregenzerwaldbahn gepasst, wenn sie nun wegen des Brückeneinsturzes endgültig still gelegt worden wäre", so ein Ausspruch eines Bähnle-Fans am Unglücksplatz. Gewiss, die Geschichte der Bregenzerwaldbahn ist voll mit Rückschlägen und unliebsamen Ereignissen. Doch diesmal hat das Ereignis, das unseren Verein betroffen hat, einen noch relativ guten Verlauf genommen.

Die Chronik der Vorgänge bezüglich Sporeneggbrücke sind in diesem Heft natürlich aufgelistet. Wir informieren Sie aber auch wieder um die anderen Vorgänge rund um unser "Bähnle".

für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

Ehrenmitglied, Frau Margreth Bischofberger zum Gedenken.

Wem war sie nicht bestens bekannt; "Sonnenwirts Margreth", eine der bedeutenden Persönlichkeiten im Bregenzerwälder Fremdenverkehr und besonders ihrer Heimatgemeinde Mellau? Ihr Gasthaus "Sonne" und ihre unnachahmliche Art der Gästebetreuung wurde zum Vorbild für viele Wirtsleute und Hotelbetriebe. Aus Erfahrung wußte Margreth, daß der Erfolg im Fremdenverkehr von der vorhandenen Infrastruktur und den gebotenen Attraktionen der Umgebung wesentlich geprägt wird. Für sie gehörte die Bregenzerwaldbahn dazu wie das tägliche Brot. Die Einstellung vom Wälderbähnle hat sie dann nicht ruhen lassen und so war sie mit dabei, als Möglichkeiten einer privaten Betriebsführung gesucht wurden. Ihr sprichwörtlicher Kampfgeist hat auch auf die mit viel Optimismus vorbereitete Gründung unseres Vereines im Jahr 1985 eingewirkt. Im Juni 1991 hat sie sich als Patin für die Taufe der neu aufgearbeiteten Diesellok – D 2 - zur Verfügung gestellt und die Feierlichkeiten in ihrer schmucken Wälder-tracht bereichert. Ab Februar 1996 zählte sie zu den ersten Ehrenmitgliedern des Vereines. Mit dem markanten Schild an der Diesellok "Margreth" hat sich Margreth ein weiteres Denkmal gesetzt und wird uns immer in Erinnerung bleiben.

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Der Tag des Saisonstarts in das 13. Betriebsjahr ist der schwärzeste seit Bestehen unseres Vereines und einer der schwärzesten seit Eröffnung der Wälderbahn im Jahre 1902. Über das Geschehen haben Sie nicht nur durch unsere Vereinsinformation erfahren, sondern auch durch die zahlreichen Mitteilungen in den Medien des In- und Auslandes. Das verhehrende Hochwasser am Pfingstsamstag hat mit dem Einsturz der Sporeneggbrücke samt Viaduktbogen die Verbindung zwischen den Gemeinden Schwarzenberg und Andelsbuch zerstört.

Innnerhalb kürzester Zeit nach dem Einsturz sind Baupläne und eine Kostenschätzung für die Wiederrichtung der Brücke vorgelegen worauf mit dem Land Vorarlberg, der Region Bregenzerwald und dem Tourismusverband Bregenzerwald ein erträglicher Finanzierungsplan erarbeitet werden konnte. Dafür danke ich allen Beteiligten recht herzlich. An den Gesamtkosten von 6,9 Millionen Schilling muß sich unser Verein mit 33% Finanzierungsbeitrag beteiligen und hat zudem noch einige nicht unerhebliche Eigenleistungen zu erbringen.

Mit mir hofft wohl der ganze Verein, daß das Projekt bis zum Saisonbeginn zu Pfingsten 2000 fertiggestellt werden kann. Ich wünsche hiermit allen am Bau Beschäftigten viel Erfolg und ein unfallfreies Gelingen.

Mit meinen Zeilen ist auch die herzliche Einladung an alle Mitglieder unseres Vereines verbunden, die, gleichgültig in welcher Entfernung wohnhaft und mit welcher Handfertigkeit ausgestattet, uns im nächsten Frühjahr bei den Gleisbauarbeiten zu unterstützen. Wir wollen mit allen Kräften vermeiden, daß die Wiedereröffnung der Brücke im Mai 2000 ausgerechnet durch unsere Säumigkeit gefährdet wird.

Der Gedanke, daß damit das Aus für den Verein verbunden sein könnte, ist den entsetzten Minen der aktiven Mitglieder am Ort des Geschehens mehr als deutlich ins Gesicht geschrieben. In den Köpfen vieler Mitglieder sind die Nachwehen bis heute spürbar. Obmann KR Hans Meusburger 2. v. rechts (Foto: H. Rüf)

Umfangreiche Geländebewegungen waren notwendig, um die Baustraßen anzulegen. (Foto: Werner Kohler)

Zur Bergung des beschädigten Tragwerkes per 250 Tonnen-Mobilkran, mußte das Achbett umgeleitet werden. (Foto: Werner Kohler)

Sprengung des verbliebenen Viaduktteiles der Sporeneggbrücke am 11. 11. 1999 (Foto: Markus Rabanser)

Folgende Termine zur Beteiligung stehen zur Auswahl:
Woche vom 10. bis zum 15. April, Karwoche (Osterferien) vom 17. bis 22. April, die übliche Arbeitswoche vom 1. bis zum 6. Mai und andere Tage auf Vereinbarung bis 3. Juni 2000.
Meldungen erbeten an: Bobleter Jakob, A- 6941 Langenegg Tel. Nr. 05513 / 6192
Die Auswirkungen der medialen Verbreitung des Unglücktages war an den ungewohnt bescheidenen Frequenzen der einzelnen Betriebstage deutlich ablesbar. Mit der trotzdem stolzen Bilanz von 19.000 Fahrgästen sind wir anscheinend doch noch nicht ganz in Vergessenheit geraten.
Ich möchte allen, die bis zum heutigen Tag in irgendeiner Weise unentgeltliche Arbeiten geleistet haben und allen, die unsere Bemühungen um den Wiederaufbau der Sporeneggbrücke in vielen unbürokratischen Entscheidungen zeitlich beschleunigt haben, recht herzlich danken. Mein Dank gilt natürlich auch allen Spendern, besonders aber denen, die so großartig auf unsere Zahlscheinaktion reagiert haben.
Mit viel Zuversicht arbeiten wir an den Vorbereitungen für die neue Saison 2000 die traditionell am Pfingstsamstag, den 10. Juni mit der Dampflok "Bezau" eröffnet wird. Für uns besteht kein Zweifel, daß die Fahrt über die neue, und durch die baulichen Maßnahmen, noch imposanter wirkende Sporeneggbrücke in eine hoffentlich glücklichere Zukunft der Museumsbahn führen wird.

Mein alljährlicher Aufruf an die Vereinsmitglieder hat diesmal eine besonders ernst gemeinte Bitte zum Inhalt: Werden Sie jetzt nicht müde, den Verein weiterhin mit Ihrem Mitgliedseitrag und dieser und jener Spende zu unterstützen. Wir haben aus Ihrem bisher gezeigten Beistand viel Mut geschöpft und sind überzeugt, in Bälde auch wieder über andere Aktivitäten und Projekte unseres Vereines berichten zu können. Bitte beachten Sie den Ihrem Heft beiliegenden Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag 2000. Herzlichen Dank für Ihre pünktliche Überweisung.

Auf weiterhin gute Zusammenarbeit und viele Besucher unserer Museumsbahn freut sich Ihr Vereinsobmann,

Komm.Rat. Hans Meusburger.

DIE NEUE BRÜCKE AM SPORENEGG

Das Bezauer Widerlager wurde komplett zerstört und der gesamte Böschungskegel fortgerissen. Eine originalgetreue Wiederherstellung dieses Widerlagers wäre mit hohen Kosten verbunden (Gewölbe) und bietet nur geringen Schutz gegen neue Angriffe des Flusses. Daher wurde ein neues Projekt ausgearbeitet und der Behörde zur Genehmigung vorgelegt.

Der Bauentwurf sieht vor, in der Lage des alten Widerlagers einen Mittelpfeiler zu errichten und ein zweites Stahltragwerk in Richtung Bezau zu montieren. Die neue Konstruktion soll den Charakter der ursprünglichen Brücke wiedergeben. (siehe Titelbild)

Mittelpfeiler
Zur kolksicheren Fundierung des Mittelpfeilers wird eine verbleibende Spundwand gerammt, die fünf Meter unter die derzeitige Flußsohle reicht. Innerhalb dieser Umspundung wird das Stahlbetonfundament hergestellt. Auf dem Fundament wird der Mittelpfeiler aus den noch vorhandenen Mauersteinen aufgemauert und der Querschnitt innerhalb in Schüssen von 1,0 bis 1,5 m betoniert. Als zusätzlicher Schutz wird die Uferberollung vor dem Bezauer Widerlager um den Pfeiler gezogen, so daß die Bregenzerach auf der Bezauer Seite des Mittelpfeilers (also unter dem neuen Tragwerk) bei Hochwasser einen Überlauf hat.

Widerlager Bezau
Das Widerlager Bezau wird neu errichtet. Die Flügel werden ebenfalls steinverkleidet, wobei hier die Verkleidung nachträglich gemauert wird.

Widerlager Andelsbuch
Am Widerlager Andelsbuch sind die Auflagerbank zu erneuern und einige Steine des Widerlagers neu zu versetzen, da sie beschädigt sind. Zum Schutz gegen Auskolkung wird am Fuß der Böschung nach den Angaben des Landeswasserbauamtes eine starke Vorgrundsicherung hergestellt.

Bestehendes Martinflußeisentragwerk
Die Fachwerkkonstruktion des vorhandenen Tragwerkes ist beim

Sturz in die Bregenzerach nur in Teilen beschädigt worden (vor allem in den beiden Endfeldern in Richtung Bezau). Einige Verbandsglieder sind plastisch verformt. Die beschädigten Teile können ausgetauscht werden bzw. sind durch Stahl der Güte ST 37 zu ersetzen. Das feste Lager des Tragwerkes wird hinkünftig am Mittelpfeiler angelegt, damit die bestehende Vorlandbrücke am Ufer Andelsbuch nicht mehr als notwendig belastet wird.

Sandstrahlarbeiten im August 1999 (Foto: J. Bobleter)

Neues Stahltragwerk

Das neue Tragwerk wird in ähnlicher Konstruktion wie das vorhandene Fachwerk erstellt. Die Stützweite beträgt 20 m. Das Festlager liegt am neu zu erstellenden Widerlager Bezau. Das Tragwerk wird in sechs Feldern ausgeführt. Die neue Brücke wird aus Walzprofilen erstellt, wobei gleiche bzw. ähnliche Querschnitte wie beim alten Tragwerk gewählt werden.

Die Linienführung der Bahntrasse wird durch die neue Brücke nicht verändert. Dies führt dazu, daß die Verlängerung der Brücke am Widerlager Bezau in der anschließenden Bogen hineinreicht.

Bauablauf

Nach Abschluß des Behördenverfahrens und Erteilung des Zuschlages an den Billigstbieter für die Baumeisterarbeiten wurde am 4. November 1999 mit den Bauarbeiten begonnen. Es ist vorgesehen, im heurigen Jahr noch die Fundierung im Bachbett der Bregenzerach herzustellen (Niederwasserperiode); bis im März 2000 wird der Pfeiler sowie das Widerlager Bezau errichtet.

Für den kommenden März ist das Einheben der Tragwerke terminisiert. Es ist vorgesehen, das neue Tragwerk im Werk der Stahlbaufirma zusammenzubauen und in einem Stück zum Einbauort zu transportieren. Im April des nächsten Jahres wird der Oberbau auf der Brücke und im anschließenden Bogen Richtung Bezau hergestellt sowie die Bedielung der Fachwerkträger.

Die Inbetriebnahme ist Anfang Mai 2000 vorgesehen, die Restarbeiten (Abbau der Baustelleneinrichtung, Rekultivierung etc.) werden bis Ende Mai abgeschlossen.

Konstantin Tiefenthaler

MITGLIEDSBEITRAG * * * MITGLIEDSBEITRAG

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben.

Unsere Beitragssätze:

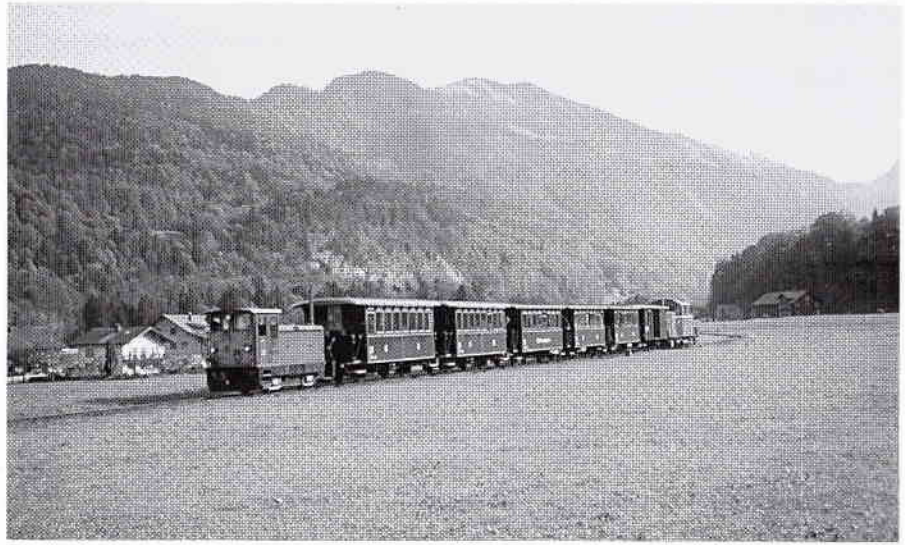
Aktives und unterstützendes Mitglied:	ÖS 300,--	DM 45,--	SFR 40,--
Schüler und Lehrlinge:	ÖS 100,--	DM 15,--	SFR 13,40

Kontonummern- die auch für Spenden zur Verfügung stehen:

Sparkasse Egg, BLZ 20603, Kto.-Nr. 2000/040226
Sparkasse Lindau, BLZ 73550000, Kto.-Nr. 83899
St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Bericht des Betriebsleiters

Die geplante Saisoneröffnung am 22. Mai 1999 konnte ja aus den bekannten Gründen nicht stattfinden, wobei auf Grund des Hochwassers in der Nacht bereits feststand, dass eine Betriebsaufnahme zum geplanten Zeitpunkt nicht durchgeführt werden kann.
Eine Streckenbegehung am 24. Mai brachte das Ergebnis, dass sich die anderen Schäden in Grenzen gehalten haben und mit Eigenleistungen zu bewältigen sind.
Auf einer ausserordentlichen Betriebsausschusssitzung am 6. Juni wurde von den Aktiven des Vereines beschlossen, dass am 31. Juli 1999 der Betrieb zwischen Bezau und einer neu zu errichtenden Haltestelle "Sporenegg" aufgenommen wird. Die Streckenlänge für 1999 war somit auf gut drei Kilometer geschrumpft. Daher wurde auch beschlossen, diesen "Notbetrieb" nur mit Diesellokomotiven durchzuführen. Der Einsatz der U 25 blieb auf die Tage des Brückenfestes (14. und 15. August) beschränkt. Da es auch keine Umsetzmöglichkeit der Zuglokomotive mehr gab, musste ein "Wendezug nach Art des Hauses" gebildet werden. In Richtung Sporenegg zog die D 2 "Margreth" den Zug, in Richtung Bezau fuhr die 2091.08.



Die D 2 "Margreth" mit einem Personenzug nächst Reuthe, am Zugschluß die 2091.08 (Foto: Markus Rabanser, 09.10.1999)

An der Haltestelle Sporenegg musste ein neuer Bahnsteig errichtet werden. In den Monaten Mai bis Juli war der Bahnhof Bezau an allen geplanten Betriebstagen mit einem Informationsdienst und Souvenierverkauf besetzt. Auf Grund dieser Erfahrungen ist für das nächste Jahr geplant, einen Souvenierstand an den Betriebstagen extra zu besetzen. Der Umsatz der Andenken fiel heuer bedeutend höher aus.
An den Schönwettertagen im Spätsommer konnten an der Strecke umfangreiche Rodungsarbeiten durchgeführt werden.
Glücklicherweise war unsere Museusmbahn im Sommer wieder das Ziel einer Werbefahrt, fünf Wochen lang musste täglich ein Sonderzug geführt werden. Mit den 25 geplanten Nikolauszügen dürften wir heuer somit ein Fahrgastaufkommen von rund 19.000 Personen erreichen. Der Silvesterzug 1999 wird mit der U 25 geführt werden, ein Sonderzug für den 1. Jänner 2000 mit Dampflokomotive wurde ebenfalls schon bestellt.

Für die kommende Saison sind für die Aktiven im Betriebsdienst wieder umfangreiche Schulungen geplant. Neue Interessenten am aktiven Vereinsleben wären dabei herzlich willkommen.
Auf Grund der starken finanziellen Belastung des Vereines durch den Neubau der Sporeneggbrücke mussten einige Projekte zurückgestellt werden. Über die Aufarbeitung der Uh 102 wird im Frühling entschieden. Leider musste auch die D 1 "Hilde", jene Lokomotive mit der die Geschichte der Museumsbahn begonnen hat, wegen schadhafter Spurkränze abgestellt werden. Auch über deren Schicksal wird im Frühling 2000 eine Entscheidung getroffen.
Auf der traditionellen Betriebsausschusssitzung am 21. November wurden wieder die Fahrpläne für die Saison 2000 festgelegt und beschlossen, trotz der angespannten finanziellen Situation die Fahrpreise nicht zu erhöhen.

Markus Rabanser

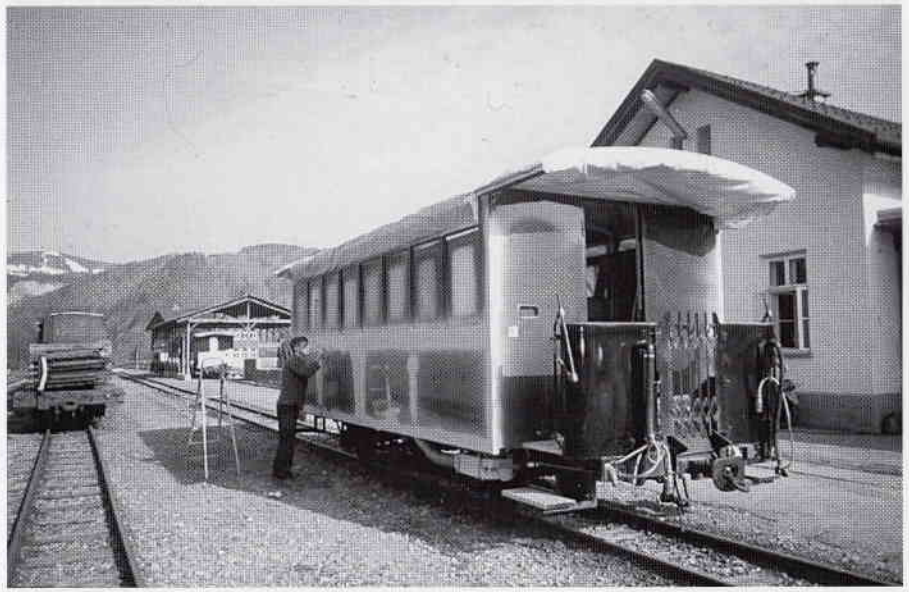
10. Arbeitswoche vom 26. April bis 1. Mai 1999

Eine recht vielseitige Truppe muß das sein, die sich teilweise schon am Sonntag im "Hotel Bahnhof Bezau" einquartiert und die Gelegenheit zur Teilnahme an der am Vortag der Arbeitswoche stattfindenden "Betriebsausschußsitzung" nützt. Erst am Montag stellt sich dann die endgültige Mannschaftsstärke heraus, wenn auch die "externen" Kollegen aus der näheren Umgebung eintreffen. Wer mehrere Fahrstunden von Bezau entfernt wohnt und das Arbeitsprogramm der Woche nicht im letzten Detail kennt, hat dafür Kleidung für jeden Anlaß im Gepäck. Sei es Regenjacke, Hut und feste Schuhe samt Sackmesser für die Brotzeit auf freier Strecke, ganz normales "Werktagshäs" für Renovierungsarbeiten an Fahrzeugen und an Gebäuden oder die „Ausgeh-Garnitur" wenn das abendliche Unterhaltungsprogramm am Bahnhof wider Erwarten einmal eine Lücke aufweisen sollte. Von Arbeitswochen, in denen der Kofferinhalt mancher Teilnehmer zur Gänze ausgekramt wurde, ist an dieser Stelle schon berichtet worden. Nur weil die Arbeitswoche von 1999 "etwas anders" war soll sie deshalb nicht weniger zu Wort kommen.

Von Dezember 1998 und im Frühjahr 1999 waren im Schnitt drei bis vier Kollegen in ihrer ganzen Freizeit mit dem Bau der zwei neuen Personenwagen (Nr. 110 und Nr. 111) eingespannt. An den viel zu schnell vergehenden Arbeitstagen konnte unschwer abgelesen werden, daß die kommenden Monate April und Mai bei allem guten Willen nicht zur Fertigstellung reichen werden. Niemand hätte es ihnen also übel genommen, wenn sie stur dran geblieben wären. Wenn, ja wenn der, erst seit wenigen Tagen mögliche Vergleich mit den drei "älteren" Wagen (Nr. 107/108/109 - Baujahr 1995 und 1996) nicht in direktem Zusammenhang mit ihrer monatelangen Beschäftigung gestanden hätte. Die nicht zu unterschätzenden Aufgaben der Streckenerhaltung mußten aus "Kapazitätsgründen" für diese Woche leider entfallen.

Der Grund für die kurzzeitige Unterbrechung der Neubauarbeiten war rein optischer Natur. Die drei ersten Wagen hätten in ihrer äußerlichen Erscheinung gegenüber den zwei Neuen so schlecht abgeschnitten, daß es so nicht bleiben konnte. Als erstes wurden die charakteristischen Einfaßleisten aus Holz entfernt und nach dem Vorbild der Neuen mit solchen aus Messing ersetzt. In der gleichen

Umbau der Fensterrahmen . . .



. . . Vorarbeiten für die Neulackierung *(Fotos: Klaus Köllmeier)*

Absicht sind auch die 24 Fenster ausgebaut und mit den ebenfalls unverwüstlichen Wassernasen aus Messing ausgerüstet worden. Als Folge der nicht immer vermeidbaren, unsanften Behandlung, mußten die Wagen neu lackiert werden, was noch einmal mit zeitaufwendigen Vorarbeiten verbunden war. Eine Lackierung in freier "Bahnhof-Luft" hätte sicher keinem fachmännischen Auge Stand gehalten. So wurde das alt bekannte Flugdach an der Rampe mit Planen kurzerhand zur windgeschützten Spritzhalle umgebaut und hat damit eine weitere Variante seiner Flexibilität aufgezeigt. Nicht nur der geradezu konzentriert auf die drei Wagen ausgerichtete Einsatz der Kollegen war zu verdauen, auch andere Aufgaben früherer Arbeitswochen erledigen sich noch immer nicht von selbst. Die Stubaierwagen mit ihrem Aufbau (teilweise aus Holz) und der Dachbespannung aus dem inzwischen brüchigen Textilgewebe!!! sorgen immer um diese Zeit für Erhaltungsbedarf und verschlingen viele Tage mit der Ausbesserung und Erneuerung der Lackierung im Innenraum und an den Außenwänden.

(Foto: Klaus Köllmeier)

Die Profis der Arbeitswoche fanden sogar noch freie Zeiten um den 1998 nur zur Hälfte geschafften Neuanstrich des Dienstwagens Nr. 01 zu erledigen. Dem nicht mehr verwunderlichen Zeitdruck ist nur die Erneuerung der Trittbretter geopfert worden. Da fällt es nicht schwer,

als Prophet aufzutreten und ein Detail der Arbeitswoche 2000 zu verkünden: Die neuen Trittbretter sind fertig gehobelt und auf Maß zugeschnitten - nur noch nicht ausgetauscht!

Eine lange Kolonne steht auf dem Reparaturgleis bereit für Ausbesserungsarbeiten (Foto: Klaus Köllmeier)

Manche Stunden lang wurde die Geselligkeit gepflegt. Peter aus Waltenhofen hat diesmal seine Super 8 - Filmsammlung mitgebracht und viel Unterhaltsames aus der Vergessenheit geholt. Auch eine öffentliche Disco-Party in der Werkshalle des Vereinsobmannes "mußte" unbedingt besucht werden die sich dann trotz des enormem Altersunterschiedes zur Mehrheit der Besucher in ein längeres Fest verwandelt hat. Für das leibliche Wohl in überwiegend fester Form sorgten wie immer die Frauen aus der näheren Umgebung mit ihren geschätzten Kochleistungen aus der "gutbürgerlichen Küche" am Bahnhof. Ohne ernste Gegenwehr haben sie sich auch für die Arbeitswochen der nächsten Jahre weiter verpflichten lassen. Nicht ohne Absicht wird gerade dieser Fixpunkt der Arbeitswochen an die "breite" Öffentlichkeit gebracht und soll seine animierende Wirkung auf alle zukünftigen Teilnehmer nicht verfehlen. In diesem Sinne, auf Wiedersehen in Bezau.

Jakob Bobleter

Herzlichen Dank den Spendern für den Wiederaufbau der Sporeneggbrücke!

Accola Paul, Chur
Albrecht Werner, Züberwangen
Allgaier Thomas, Reutlingen
Altweck Anna, Kempten
Amann Siegfried, Dornbirn
Dipl. Vw. Helmut Arnold, Bregenz
Bachmayer Fritz, Lustenau
Bauer Harald, Wien
Baum Ernst, Wald
Bechinka Günther, Bad Schussenried
Beck Hermann jr.
Dir. Becke Maria, Bregenz
Bednarik Josef, Wien
Bergmeister Kaspar, Hürth
Bischof Margreth, Bezau
Bischofberger Gerhard, Mellau
Bürgermeister Helmut Blank, Sulzberg
Blum Andreas, Aalen
Bobleter Franz, Bizau
Böhmer Christian, Gmünd
Brangenberg Heinz-Dieter, Brigachtal
Broger Transporte, Bezau
Buchegger Johann und Erika, Zürich
Buchebner Gabriele, Tenneck
Busch Thomas, Stutensee
Cech Karl, Wien
Club 760, Murau
Denoth Joseph, Aichstetten
Duschek Bernhard, Wien
Dünser Jodok, Bezau
Dürnitzhofer Johann, Ehrendorf
Eberhart Anton, München
Eberle Alois, Bezau
Eisenegger Paul, Feldkirch
Engel Christian, Innsbruck
Erben Maria, Gaaden
Ing. Ettenauer Hubert, Wien
Eugster Arthur, St. Gallen
Fallmann Alfred, Wien
Farulia David, Rheineck
Fahrngruber Wolfgang, Rabenstein
Federer Herwig, Lustenau
Feuerstein Manfred, Lauterach
Dr. Gottfried Feurstein, Andelsbuch
Feurer Margrit, Wagen
Feldkircher Albert, Egg
Feldkircher Johann, Bezau
Fisch Stefan, Jenaz
Flendrowsky Alexander, Wien
Frey-Bryner Peter, Zollikon
Führlinger Gustav, Melk
Gassner Hugo, Bregenz
Gassmann Heinz, Albbruck
Gasthaus Sonne, Bezau
Gerber Rudolf, Mauren
Geser Theresia, Andelsbuch
Greber Adolf, Bezau
Gregor Gerhard, Wien
Greussing Cäsar, Bezau
Grossman Hans
Grumpelt Jürgen, Rohr
Goggele R.
Güllich Heinrich, Mödling
Habel Reiner B. Bremen
Haberl Th., Wien
Ing. Haftel Friedrich, Brand
Hafen Ernst, Kreuzlingen
Halmer Rita, Schwalbach
Hammerer Wendelin, Großdorf
Handwerkerverein Bezau
Haug Michael, Nonnenhorn
Hausberger Martina, Kufstein
Heinrich Richard, Schaffhausen
Herzog Stefan, Pfaffikon
Herzog Peter, Lufingen
Ing. Hintner Karl, Bludenz
Hinzen Albrecht, Grevenbroich
Holzinger Leopold, Wien
Hotel Post, Bezau
Hosp Manfred, Satteins
Mag. Huber Michael, Wien
Dr. Huber Hans-Georg, Zürich
Husch Rolf, Buchholz
Hug Claire, Uster
Hummer Franz, Satteins
Interunfall-Versicherung, Bregenz
Janzen Werner, Erftstadt-Liblar
Jenni Werner, Rorschacherberg
Jopke Maria, Ravensburg
Kapeller Reinhard, Garsten
Karobath, Pettenbach
Khünel Norbert, Lindau
Dipl.Ing. Kinz Thomas, Bregenz
Dipl.Ing. Klementschitz Roman
Knoll Hermann, Tettnang
Kohler Manfred, Bezau
Kopf Martin, Hard
Kornexl Hans, Kennelbach
Kothgassner Oswald, Dornbirn
Kreditanstalt für Wiederaufbau

Ing. Krenn Erich, Perchtoldsdorf
Kriemler Emil, Hauptwil
Dipl.Ing. Kubesch Rolf, Dornbirn
Kühne Daniel
Rof. Kühn Wolfgang, Strasshof
Fam. Kumpusch, Bezau
Kurzweil Alfred, Memmingen
Künz Margret, Hard
Lackner Franz, Neunkirchen
Dr. Lamberty Wilfried, Scheidegg
Langendorf Heinz, Wien
SR Leitner Walter, Wien
Lettner Josef, Wien
Lingg Walter jun., Au
Lipburger Eduard, Bezau
Dipl.Ing. Löffler Joseph, Reuthe
Mag. Bernhard Loss, Feldkirch
Luger Paul, Braunau am Inn
Malin Max, Feldkirch
Marte Gerhard, Götzis
Mattle Kurt, Götzis
Mätzler Annelies, Andelsbuch
Mätzler Josef, Bezau
Mätzler Xaver, Bezau
Mätzler Lothar, Andelsbuch
Martinek Walter, Wien
Metzler Franz, Bizau
Meusburger Barbara, Bezau
Miller Eckhard, Süßen
Modehaus Winkel, Bezau
Mohrenbrauerei Dornbirn
Mossbrugger Jakob, Bezau
Moosbrugger Mathias, Bezau
Moosbrugger Anton, Bezau
Moosbrugger Rosa, Bezau
Dr. Munk Rudolf, Innsbruck
Müller-Traxler R. und D., Fronbühl
Natter Josef, Bezau
Neudhart Heinrich, Linz
Nieweg Edgar, Küssaberg
Hr. Nussbaumer, Langenegg
Obergfell Horst, Asperg
Offsetdruck Bezau
Orlopp Günther, St. Pelagiberg
Ortner Herbert, Wien
Pecoraro Umberto, Zürich
Perschke Rudi
Pestalozzi Johann, Wien
Peter Hermann, Tettnang
Pichler Peter, Dornbirn
Pregartbauer Roland
Dr. Pretterklieber, Tribuswinkel
Proisl Josef, Wien
Rachdi Samuel, Winterthur
Raser, Bludenz
Reichmuth Josef, Meilingen
Restaurant Marktplatz, St. Gallen
Roninger Roland, Wien
Rottenmanner Hannelore und Rudi
Rundel Siegfried, Rot a.d. Rot
Ruf Ferdinand, Bezau
Schawalder-Werder Helga, St. Gallen
Schädler Bert, Röthenbach
Schäfer Gerd, Wiesbaden
Schett Anton, Dornbirn
Schlacher Udo, Rankweil
Schläpfer Jack, Walzenhausen
Schläpfer Toni und Erika, Will
Schlupeck G. und U., Dornstadt
Reg.Rat Schmid Ernst, Wien
Schmidlin Marco, Schaffhausen
Schneider Gerd, Dornbirn
Schuhmacher Wolfgang, Freiburg
Schwarz Adolf, Lindau
Schwärzler Walter, Bezau
Schweizer-Baumgartner Beat, Titterten
Schweizer Eisenbahnfan
Seidensticker Walter, Bielefeld
Seifert Anna, Bürs
Seiwald Werner, Bregenz
Skäl Club, Egg
Sondzugfahrgäste
Spendenkassen in Gasthäusern
Spieß Egon, Oberhofen
Steiner Kurt
Stoppel Luzian, Lauterach
Sutter Karl, St. Gallen
Sutterlüty Ulrich, Egg
Thöny Peter und Tristan, Schaan
Timmermann Fritz, Hamburg
Ulmer Artur, Schwarzenberg
Verein Tiroler Museumsbahnen, Innsbruck
Verein Erzbergbahn
Verkehrsinitiative Bregenzerwald
Fa. Vienna Train, Wien
Von Schwerzenbach Wolfgang, Iserlohn
Vonderach-Kobi G., Schaffhausen
Wagner Elvira, Zürich
Weber Helmut, Schwarzenberg
Weissmann Pius, Grünkraut-Gullen
Wenz Franz, Tuttlingen
Werlberger Johannes, Kirchbichl
Wirth Jodok, Andelsbuch
Wittke Christian, Freiberg
Zamecnik Felix, Wien
Zelic'Ana, Schmerikon
Zehrer Erich, Bregenz
Zimmerl Wolfgang, Wien

Aus dem Vereinsleben

Durch den Einsturz der Sporeneggbrücke am 22. Mai 1999 waren die Schwerpunkte für die heurige Saison vorgegeben. Die übrigen Beschädigungen an der Strecke durch das Hochwasser hielten sich in Grenzen und konnten in Eigenleistung beseitigt werden. Für den Bau der Sporeneggbrücke erklärte sich unser Vereinsmitglied DI Konstantin Tiefenthaler, Streckenplaner der ÖBB, erfreulicherweise bereit, als Bau-Mananger zu fungieren. Als solcher führte er auch die gesamten Ausschreibungsverfahren durch.
Im folgenden sollen die Vorgänge rund um die Sporeneggbrücke chronologisch beschrieben werden:

22. Mai: Geplante Betriebseröffnung für die Sommersaison 1999. Aufgrund der hochwasserführenden Bregenzerache stürzte die Sporeneggbrücke ein. Das Ereignis wurde von einem Videofilmer aufgenommen und in der Folge von zahlreichen Fernsehprogrammen gesendet, sogar von CNN in den Vereinigten Staaten.

27. Mai: Gespräch mit REGIO Obmann Hans Peter Metzler; die Kosten für einen Neubau der Brücke müssen zuerst beziffert werden, erst dann kann über eine Kostenaufteilung gesprochen werden. Prinzipiell wurde eine Unterstützung zugesagt. Am selben Tag sind die Bürgermeister der Anliegergemeinden vom Verein offiziell informiert worden.

1. Juni: Erste Besichtigung der Unglücksstelle mit Vertretern des Landes (LR Ing. Erich Schwärzler) sowie der REGIO (Dr. Paul Sutterlüty). Das in der Luft hängende Gleis wurde abgesprengt.

6. Juni: Außerordentliche Betriebsausschusssitzung der aktiven Vereinsmitglieder. DI Tiefenthaler stellt die weitere Vorgangsweise vor. Vom Staatsarchiv in Wien werden die Originalpläne der Sporeneggbrücke angefordert die binnen zwei Wochen in Bezau eintreffen.

7. Juni: Für die Herstellung einer Zufahrtsstraße zur Baustelle und eines Lagerplatzes für das alte Brückentragwerk wird ein Mietvertrag mit dem Grundstücksbesitzer abgeschlossen.

17. Juni: Einladung zur Teilnahme an der REGIO-Vorstandssitzung. Besprochen wurde dabei die Mitfinanzierung für die Bergung der Brückenteile sowie für die Herstellung der Zufahrt und des Lagerplatzes.

24. Juni: Vorstandssitzung des Vereines. Die weitere Vorgangsweise

wird besprochen. Es wird beschlossen, den Museumsbahnbetrieb bis zur neu zu errichtenden Haltestelle Sporenegg mit 31. Juli 1999 aufzunehmen.

29. Juni: Ein Schreiben der Bürgermeisterin Anna Franz der Marktgemeinde Bezau erreicht den Verein. Der Inhalt lässt hoffen: *"Auch Bezau wird seinen Beitrag dazu leisten und ich persönlich werde mich in meinem Wirkungskreis für die Instandsetzung der Brücke entsprechend einsetzen. Wir sind uns bewusst, dass das Wälderbähnle für Bezau eine große Attraktion ist und sind daher ebenfalls daran interessiert, dass der Betrieb baldmöglichst wieder aufgenommen werden kann. Wir möchten es in diesem Zusammenhang nicht versäumen, den Museumsbahn-Mitgliedern recht herzlich für ihre bisher geleistete Arbeit zu danken."*

1. Juli: Von der Planungsfirma Bernard & Partner liegt der Kostenvoranschlag für drei verschiedene Varianten vor.

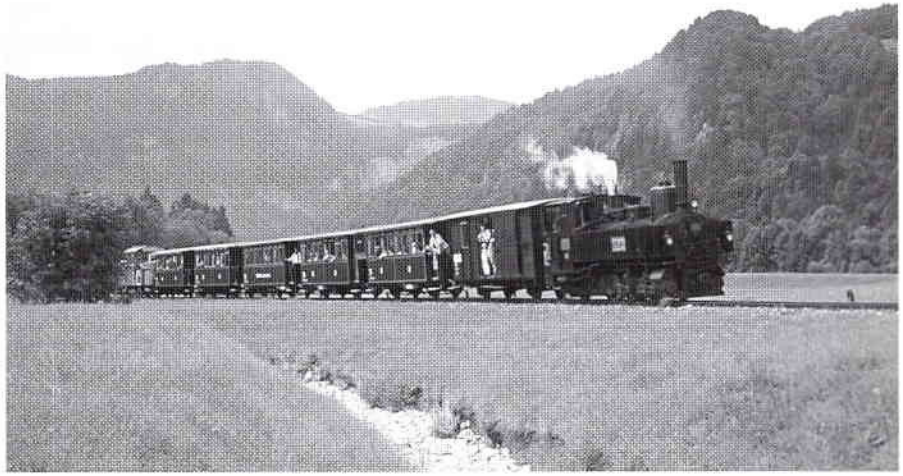
1. Sanierung des alten Tragwerkes und Ersatz des Gewölbes Richtung Bezau durch einen weiteren Fachwerkträger im selben Stil (Variante 1)
2. Abtrag auch des noch vorhandenen Gewölbes und Herstellung einer Spannbetonbrücke mit zwei jeweils 30 m langen Einfeldträgern (Variante 2)
3. Sanierung des alten Tragwerkes und Ersatz des Gewölbes Richtung Bezau durch eine alte Hilfsbrücke der ÖBB (Variante 3)

Die Varianten haben unterschiedliche Vor- und Nachteile. Variante 1 betont den ursprünglichen Charakter der Brücke, das Gewölbe wieder herzustellen ist aus Kostengründen unmöglich. Variante 2 bietet dagegen eine klare Konstruktion und künftig einen geringeren Erhaltungsaufwand. Variante 3 kostet weniger.

9. Juli: Sitzung mit dem Vorstand der REGIO und Landesrat Ing. Erich Schwärzler. Gemeinsam wird entschieden, dass die oben angeführte Variante 1 - damit also möglichst originalgetreuer Neubau - realisiert wird. Die Kosten dafür betragen ATS 6.900.000,—. Bezüglich der Kostenaufteilung wird in dieser Sitzung die folgende Aufteilung beschlossen:

40 % übernimmt das Land Vorarlberg, 26,67 % die Region Bregenzerwald (REGIO, Bregenzerwald-Tourismus sowie die Gemeinden Bezau, Andelsbuch und Schwarzenberg). **Auf Grund dieser Kostenaufteilung verbleibt dem Museumsbahnverein ein Anteil von ATS 2.300.000,— zum Neubau der Sporeneggbrücke zu tragen.**

17. Juli: Ein erfreulicher Termin: Die beiden in der Werkstätte der Firma Meusburger gebauten Neubauwaggons verlassen die Werkstatthalle. Die Garnitur für den "Notbetrieb" zur Sporeneggbrücke kann somit einheitlich aus den Ci-Waggons (nach historischen Plänen) gebildet werden.



U 25 mit der jetzt einheitlichen Garnitur kurz vor dem Bf Bezau (Foto: Klaus Bammer, 15.08.1999)

31. Juli: Der Zugbetrieb zwischen Bezau und Sporenegg wird aufgenommen. Die Züge werden nur mit Diesellokomotiven (D 2 "Margreth" Richtung Sporenegg, 2091.08 Richtung Bezau) geführt.

13. bis 15. August: Sponsorfest zu Gunsten der Sporeneggbrücke. Ein verstärkter Zugbetrieb (Einsatz der U 25) und umfangreiches Festgeschehen im Zelt werden angeboten. Auch ein Flohmarkt und eine Tombola zu Gunsten des Brückenneubaues wurden durchgeführt.

21. September: Durchführung des Behördenverfahrens zum Neubau bezüglich Naturschutzrecht, Landschaftsentwicklung und Wasserbaurecht.

28. September: Besprechung mit Vertretern des Landes und der REGIO bezüglich Eigentumsverhältnissen an der neuen Brücke. Eigentümer bleibt weiterhin das Land Vorarlberg (und die REGIO als treuhändige Verwalterin). Unser Verein erhält als Gegenleistung für die Mitfinanzierung der Brücke einen Pachtvertrag für die Strecke Bezau -

Schwarzenberg mit einer Laufzeit von 20 Jahren.
In der Zwischenzeit wird von der Fa. Meusburger begonnen, den geborgenen Stahlträger sandzustrahlen und zu grundieren.

10. Oktober: Ein Team des Süd-West Deutschen Rundfunks stellt sich in Bezau ein, um einige Szenen für die bekannte Serie "Eisenbahnromantik" zu drehen.

13. Oktober: Vorstandssitzung unseres Vereines, Berichte über den bisherigen Fortschritt erfolgen, über die weiter einzuschlagende Vorgangsweise werden die dazu nötigen Beschlüsse gefasst. Vergabe der Baumeisterarbeiten an den Bestbieter. Zum Zug kommt die Baufirma Oberhauser & Schedler aus Andelsbuch.

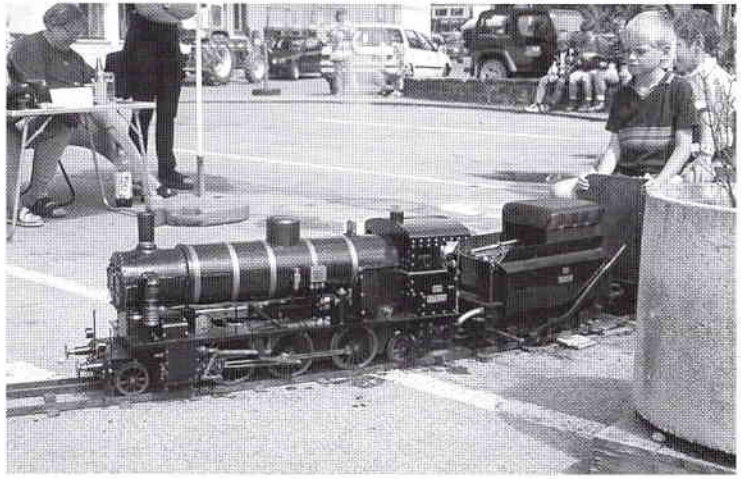
15. Oktober: Der Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bregenz über die Genehmigung des Neubaues nach der vorliegenden Variante wird ausgestellt. In der Folge wird die Baustelle an die ausführende Firma übergeben.

27. Oktober: Eröffnung der eingegangenen Angebote über den Stahlbau.

11. November: Sprengung des beschädigten Viaduktteiles.

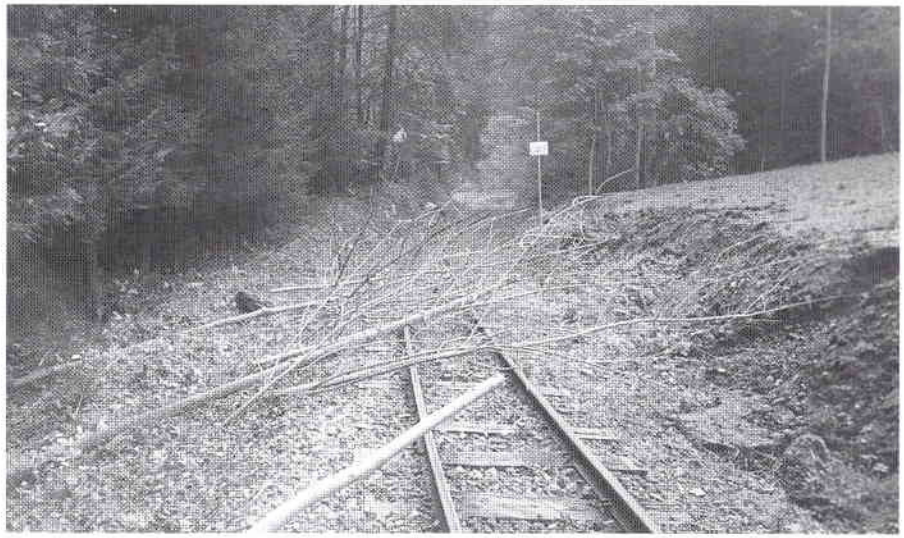
21. November: Vergabe der Arbeiten am Stahltragwerk an den Bestbieter. Es ist dies die Firma Schneider in CH-Jona.

Markus Rabanser



Ein gerngesehener Gast am Bf Bezau. Markus Khüny mit der Gartenbahn Bürs (Foto: Klaus Bammer, 15.08.1999)

Die beiden "Ausstellungsstücke" am Bahnhof Bezau interessieren viele Spaziergänger.



Die Strecke fordert ihre Betreuung auch wenn weniger Züge fahren. (Fotos: Jakob Bobleter)

Das Fest für die Brücke

"Fest" gestanden ist nur der Termin und das grob zugeschnittene Programm für den "Tag der offenen Tür" am Sonntag, den 15. August 1999. Über die näheren Details hätte man sich im Laufe der Zeit seine Gedanken gemacht und begonnen, die nötigen Vorbereitungen zu treffen. Die dramatischen Erlebnisse beim Einsturz der Sporeneggbrücke haben uns für Wochen ratlos gemacht. Wer wollte sich da noch an den 15. August erinnern lassen. Die Absage hätten zumindest alle aktiven Mitglieder ohne Worte hingenommen was wohl Bände über die damals herrschende Gemütslage spricht.

Daß dem schlußendlich nicht so war, ist diesmal nicht allein unser Verdienst, sondern der einer Initiative von Vereinsobleuten aus Bezau. Georg Fröwis, seines Zeichens einer der maßgeblichen Gemeindemandatare von Bezau und führender Funktionär mehrerer Vereine, hat uns im Namen seiner Kollegen die Ausdehnung des Festtermines von ursprünglich 15. August auf den 13. und 14. August überzeugend nahe gelegt und unser anfängliches Zögern mit seinem unerwarteten Angebot gebrochen. Den Anstoß dazu lieferte die aktuelle Situation des Vereines, vielmehr der Vereinskasse. Das Fest in der vorgeschlagenen Größenordnung sollte in Zusammenarbeit mit freiwilligen Helfer / Innen aus den Reihen anderer Vereine aus Bezau die Möglichkeit bieten, daß die Bevölkerung durch ihren Einsatz und fleißigen Besuch einen persönlichen Beitrag zum Wiederaufbau der Sporeneggbrücke einbringen könnte. Für die spontan gegründete "Arbeitsgemeinschaft" blieb daraufhin nur die fast beängstigend kurze Zeitspanne von sechs Wochen für die Organisation übrig. Das alte Programm mußte um ein weit umfangreicheres ersetzt werden und das natürlich noch so schnell, daß es zumindest als Rohprodukt in dem bereits an der Druckmaschine wartenden Heft "Museumsbahn-Aktuell" Nr. 19 untergebracht werden konnte.

Von Dienstag bis Freitag abend, kurz vor der Festeröffnung, dauerten die Aufbau- und Einrichtungsarbeiten bei denen die Mitglieder der Freiw. Feuerwehr Bezau hauptverantwortlich beteiligt waren.

Die Festtage wurden eingerahmt von Stimmungs- und Tanzabenden am Freitag und Samstag, mit Oldy-Melodien am Samstag-Nachmittag, mit den beiden, zeitgleich abgehaltenen Frühschoppen im Zelt und anläßlich der in ganz Österreich ausgestrahlten ORF- Rundfunksendung im Bildungshaus Bezau am Sonntag, Moderatoren Eva Maria und Otto Vonblon. Mitglieder unseres Vereines – unter anderem Ehrenobmann Erich Schäffler und Vereinsobman KR Hans Meusburger durften zur derzeitigen Lage des Vereines und zu Fragen der Vergangenheit und Zukunft Stellung beziehen. Die "Dampfbahn Bürs" hat auf dem Bahnhofplatz ihre gut gebuchten Runden gezogen.
In besonderer Erinnerung bleiben dürfte der sonntägliche Frühschoppen im Zelt, welcher sich durch gekonnte Auftritte von kleineren und größeren Musikkapellen bis in den Abend verlängert hat und erst durch den unübersehbaren Fortschritt der Zeltabbaumannschaft zum Ausklingen gebracht werden konnte.
Die nahtlos funktionierende Arbeitsgemeinschaft bildeten die Teams von Vereinen aus Bezau: Köche und Besetzungen am Essenstand, die Gruppen vom Abwaschmobil, die Bierzapfer, Kellnerinnen, Kassiere am Zelteingang und im Zelt, Bergrettung im Sanitätseinsatz, die Belegschaft vom angebauten Barzelt, Frauen und Mädchen in Verantwortung für das Kinderprogramm, die Feuerwehr Bezau mit den Mitgliedern und Helfern des Museumsbahnvereines: Mithilfe beim Auf- und Abbau des Zeltes, Sammler von Warenpreisen und Losverkauf für die große Tombola, Organisatoren und Verkäuferinnen am Flohmarkt, Kuchenbäckerinnen und Besetzung der Kaffeebar, Besetzungen am Wein / Limostand, in der Infoecke mit Artikelverkauf, Verwaltung Nachschub und Versorgungslager, Abräumdienst und die immer abrufbare Besetzung des Festbüros.

Wir danken allen Helfern / Innen, den Besuchern und besonders der einheimischen Bevölkerung, die das Fest so zahlreich und ausgiebig besuchte, den Musikkappellen vom Samstag- und Sonntag-Nachmittag, deren Gage in Essen und Getränk bestanden hat und den Vertretern von Politik und Fremdenverkehr, die uns von der ersten Woche an nach Kräften unterstützt haben.

Hoffen wir, daß das "Fest für die Brücke" nicht einfach nur als Fest zu den Akten kommt, sondern daß es als Vorbild für gute Zusammenarbeit mit großen Teilen der Bevölkerung in die Bezauer Geschichte eingehen wird.

Jakob Bobleter

Festzelt nach dem fertigen Aufbau (Foto: Walter Schöch)

Stimmung im Festzelt

Prominenter Besuch: v. li. Tourismuspräsident La- Abg. Walter Lingg jun. LR Ing. Erich Schwärzler, Obmann KR Hans Meusburger (Fotos: Peter Strauß)

Reise zu den Schmalspurbahnen der Ukraine

19. August 1999, abends am Wiener Südbahnhof - mit dem D 405, der einen direkten Kurswagen von Wien nach Kiew führt, erfolgte die Abfahrt um 21.15 Uhr. Für zwei Nächte und einen Tag stellte das Schlafwagenabteil nun unser zuhause dar, denn die Ankunft in Kiew Passazhirsky erfolgt erst in der Früh des 21. August. Nach gut einer Stunde Fahrt wir die Slowakische Hauptstadt Bratislava erreicht. Der Schnellzug endet dort, unser Kurswagen wird ins Gleisvorfeld verschoben um eine Stunde später auf den Schnellzug nach Kosice umgestellt zu werden. Mittlerweile haben wir unser Nachtquartier bezogen und die wohlbekannten Schienenstöße begleiten uns durch den Schlaf.
In Kosice wird unser Wagen neuerdings umgestellt, diesmal auf den "Dukla", den Schnellzug Praha - Kiew. Nach einer weiteren guten Stunde Fahrt ist der slowakische Grenzbahnhof Cierna nad Tissou erreicht. Nach beiläufig halbstündigem Aufenthalt geht die Fahrt weiter. Unmittelbar nach der Grenze zur Ukraine bleibt der Zug stehen, Zöllner und Grenzpolizisten besteigen die Waggons und beginnen mit ihrer Kontrolle. Dann geht die Fahrt weiter zum Grenzbahnhof Tschop. Dieser liegt im Dreiländereck Ungarn - Slowakei - Ukraine. Nachdem hier auch die Umspurung der Personen- und Güterwagen auf die in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion übliche Spurweite von 1.520 mm erfolgt, besteht dieser Bahnhof aus einem Gewirr von Normalspur- und Breitspurgleisen. Für die Umspurung wurde ein eigener Platz geschaffen, der etwas ausserhalb des Bahnhofes liegt. Für die Arbeiten wird etwa eine Stunde benötigt, dann steht unser "Dukla" auf dem Breitspurgleis des Bahnhofes Tschop wieder zur Abfahrt bereit.
Über Batevo und Mukatschevo verläuft die Bahn nun noch durch die Tiefebene um dann die Karpaten zu erreichen. Der seit Tagen andauernde Regen hat Wirkung gezeigt, die Landschaft gleicht teilweise einem Sumpf und Mensch und Tier - denn Pferdegespanne sind hier noch das Hauptverkehrsmittel - mühen sich durch den Schlamm der unbefestigten Straßen. Bald erfolgt jetzt über zahlreiche Viadukte, Brücken und durch mehrere Tunnels der Anstieg nach Volovets in den ukrainischen Waldkarpaten. Wie wir auf unserer Fahrt feststellen, wird jedes Kunstbauwerk der Bahnstrecke von der Miliz bewacht.
Am Abend desselben Tages erreichen wir die ehemalige k.u.k. Metropole Lemberg im früheren Galizien - heute Lviv. Das Bahnhofsgebäude

zeigt deutlich, dass wir uns noch immer auf dem ehemaligen Territorium der österreichisch-ungarischen Monarchie befinden. Bald wird es wieder Nacht und wir begeben uns zum zweiten Mal im Schlafwagen Wien - Kiew zur Ruhe. Kurz nach 5.00 Uhr wird der Hauptbahnhof von Kiew erreicht. Die Reiseleitung des Dzherelo-Hotelzuges erwartet uns schon am Bahnsteig. Nach einem kurzen Frühstück können wir noch die Stadt Kiew besichtigen. Danach statten wir der Pioniereisenbahn in Kiew einen Besuch ab. Gezogen wird unser Zug von einer Tu7, die einzige Lok dieser Bahn, die noch betriebsfähig ist. Eine Tu2 führen wir im Schlepp, eine weitere Tu7 steht im Ausgangsbahnhof abgestellt und der Prototyp Tu1-001 (Vorgänger der Baureihe Tu2 - siehe unsere Berichte in den vorigen beiden Heften) ist völlig desolat abgestellt. Die Pionierbahn ist als etwas zwei Kilometer langer Kreis ausgeführt. Am Abend trifft die Gruppe wieder am Hauptbahnhof zusammen um die Abteile des Dzherelo-Hotelzuges "in Beschlag" zu nehmen. Neben zwei Schlafwaggons für die Reisegruppe setzt sich der Zug aus zwei Speisewagen, einem "Salonwaggon", einem Schlafwagen für die Mannschaft und einem weiteren Waggon für die elektrische Versorgung des Zuges zusammen. Jeden Tag nach dem Abendessen spielt im Salonwagen ein Trio auf.
Das Reiseunternehmen Dzherelo ist auf Reisen für Eisenbahnfreunde spezialisiert. Genächtigt wird im Hotelzug, auch das Frühstück und das Abendessen werden im Zug eingenommen. Für das Tagesprogramm wird ein Jausenpaket ausgehändigt.
Pünktlich setzen wir uns in Bewegung und am Morgen des nächsten Tages erreichen wir Podgorodnaya, den Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Gayvoron.
Unser Zug besteht aus einer Tu2 und vier PAFAWAG-Personenwagen. Wir haben nun den ganzen Tag Zeit, mit mehreren Fotohalten die etwa hundert Kilometer lange Strecke (750-mm-Spurweite) nach Gayvoron zu bereisen. Vor Jahren bestanden Pläne, diese Bahn auf Breitspur umzubauen und von Podgorodnaya und Gayvoron aus wurde mit der Anlage einer Breitspurstrecke begonnen. Auf Grund der fehlenden finanziellen Mittel wurde dieser Ausbau inzwischen gestoppt. Auf den bereits gebauten Breitspurstrecken wird jetzt der Güterverkehr abgewickelt. Für die Schmalspurbahn bleibt deshalb nicht mehr viel zu tun, der Verkehr wurde mittlweile wegen Treibstoffmangels stillgelegt, zuvor verkehrte noch zwei Mal in der Woche ein Zugpaar (Gemischter Zug für Güter- und Personenverkehr). In Gayvoron bestand früher ein Ausbesserungswerk für sämtliche Schmalspurlokomotiven der Sowjetunion. Heute sind die Werkhallen großteils

Tu2-179 (750 mm) und TschM33-5711 (1520 mm) im Bf Yemilovka . Bis hierher wurde bereits umgespurt. (Foto: Markus Rabanser, 22.08.1999)

Tu2-068 auf der Styrbrücke zwischen Beloye und Borovoye. (Foto: Markus Rabanser, 25.08.1999)

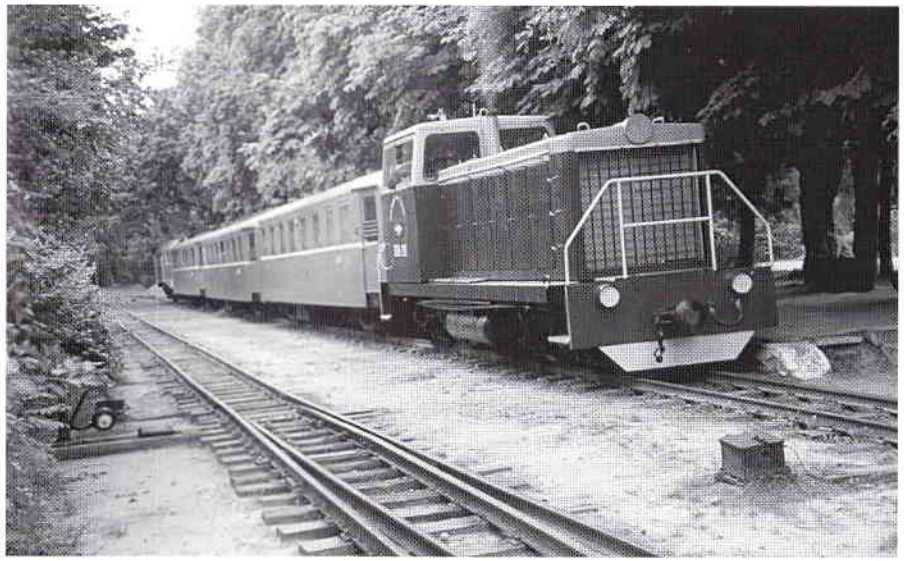
Spektakuläre Bilder vom Moment des Einsturzes der Sporeneggbrücke.

am 22. Mai 1999
(Fotos: Hannes Reich, von Digitalfilm)

verwaist. Nachdem die Ukraine plant, ihre Schmalspurbahnen in absehbarer Zeit stillzulegen, bleibt nicht mehr viel Arbeit übrig. Derzeit wird versucht auch Breitspurlokomotiven hier zu reparieren. Ob das Werk erhalten bleibt, kann jedoch derzeit niemand sagen.
Am nächsten Morgen erfolgt eine ausgiebige Besichtigung des Ausbesserungswerkes und Depots in Gayvoron. Gegen Mittag fährt unser Foto-GmP (Doppeltraktion Tu2) dann nach Rudnitsa ab. Die 85 Kilometer lange Strecke wird heute noch von einem planmäßigen Zugpaar täglich befahren. Auch dieses dient sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr. Als besondere Spezialität besitzt diese Bahn noch einige Liegewagen in der Spurweite von 750 mm. Die Liegen sind längsseits im Waggon angebracht, zwei Liegen übereinander. Besondere Reisequalität ist allerdings nicht zu erwarten. Der Planzug wird aus zwei Liegewagen und zwei Sitzwagen gebildet. Als Güterwagen werden einige offene Waggons mit Gleismaterial mitgeführt. Die weitere Strecke von Rudnitsa nach Kamienka Dnjestrovskaya im heutigen Staat Moldawien gelegen, wird zur Zeit abgetragen. Die Schienen werden nach Gayvoron gebracht.
Nach einer kurzen nächtlichen Fahrt im Hotelzug erreichen wir Jaroshenka und werden mit einem Breispurzug zur Zuckerfabrik Mikhaylovka gefahren. Während der Fahrt geht jedoch der Treibstoff aus und wir müssen die letzten Kilometer zu Fuß zurücklegen. Hier besteht Anschluss an die schmalspurige Werkbahn. Unser Zug wird von einer Tu7 gezogen, die eine untaugliche Tu2 im Schlepp hat. Eine bemerkenswerte Brücke befindet sich zwischen den Dörfern Klekotina und Kopisterin.
Am nächsten Tag steht die rund 100 Kilometer lange Schmalspurbahn Antonivka - Zharetschnoye auf dem Programm. Täglich werden hier noch zwei Personenzugpaare geführt, Güterverkehr wird offensichtlich keiner mehr durchgeführt. Im Depot befinden sich sowohl Lokomotiven der Reihe Tu 2 als auch der Neubaureihe Tu7. Hier bleibt vor allem die Holzbrücke über den Styr in Erinnerung. Unser Zug wird mit einer Tu2 und vier Personenwaggons geführt. Über Nacht erfolgt wieder der Ortswechsel nach Vygoda in den Waldkarpaten.
Beim Spaziergang durch das Städtchen fällt auf, dass hier einmal Tourismus in nennenswertem Ausmaß stattgefunden hat. Es gibt einige Hotels und auch einige Restaurants. Heute sind diese Bauten jedoch großteils verwaist. Die Ukrainer selbst können sich auf Grund der tristen wirtschaftlichen Situation keinen Urlaub mehr leisten, den Gästen aus der früheren Sowjetunion dürfte es kaum besser gehen und Urlauber aus Westeuropa sind hier kaum anzutreffen.
Die dortige Waldbahn von Vygoda ist zwar auf Grund von Unwettern teilweise unterbrochen doch können wir zumindest die intakten Streckenteile bereisen. Gefahren wird mit einer Tu4 und einer Tu8. Im Gegensatz zu Rumänien wurden die ukrainischen Waldbahnen bereits verdieselt. Ob ihnen trotzdem noch eine lange Zukunft beschert sein wird, kann derzeit nicht gesagt werden.

Auf Grund von Unwettern wurden auch heuer einige Waldbahnen stillgelegt. Die Verantwortlichen der Waldbahn Vygoda sind jedoch optimistisch. An den beschädigten Stellen wird gearbeitet und im Jahr 2000 soll der Vollbetrieb wieder aufgenommen werden können.
Am nächsten Tag stand das Schmalspurnetz von Beregovo auf dem Programm. Diese Bahn wurde 1908, somit noch zur Zeit der k.u.k. Monarchie gebaut. Heute wird nur mehr im Personenverkehr gefahren. Auf Grund mehrerer Firmenbankrotte ist der Güterverkehr heute nicht mehr existent. Ein Großteil des Verkehrs wird mit der Reihe Tu2 abgewickelt, einige Tu7 gehören aber auch zum Stand des Depots Beregovo. Die gut 20 Kilometer lange Strecke Beregovo - Chmelnick wird jetzt nur mehr für Lokomotivüberstellfahrten verwendet, da Personenverkehr nur der Strecke Vinogradovo - Chmelnik - Irshava abgewickelt wird. Wegen des schadhaften Oberbaues wird stellenweise nur mehr im Schritttempo gefahren.
Auf unserer letzten Fahrt im Hotelzug fuhren wir wieder nach Lviv um nach einem kurzen Besuch der dortigen Pioniereisenbahn (siehe Bericht im Heft vom Juni 1999) unsere Rückreise nach Wien wieder anzutreten.
Die Fahrt durch die Ukraine war exzellent organisiert und eine Fahrt im Hotelzug kann jedem ernsthaften Eisenbahnfan bestens empfohlen werden. Auch für das nächste Jahr ist von Helmuth Lampeitl wieder eine derartige Fahrt geplant.

Markus Rabanser



Tu7A-3193 auf der Pioniereisenbahn in Kiew.
(Fotos: Markus Rabanser, 21.08.1999)

D 1 Hilde und D 2 Margreth mit Sonderzug vor Bezau
(Foto: Markus Rabanser, 08.12.1998)

Allen unseren Mitgliedern, Freunden und Förderern ein frohes Fest und ein gutes neues Jahr

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -
Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN,
Bezau, Tel. 05514/3174

Anfragen und Informationen:
Verein BWB, A-6941 Langenegg 39
Tel. 05513/6192, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion:
Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg
Markus Rabanser
Richard Sannwaldplatz 8, A-6912 Hörbranz

Satz: Hubert Bobleter
Druck: Offsetdruck Bezau GmbH.

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg